numer 1 (48) - styczeń 2012



miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego

2011 – co było...
2012 – co będzie...

AKTUALNOŚCI

TEMAT NUMERU

Z KART HISTORII ZTM

Z ŻYCIA KMKM

PARK SZTUKI

WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego
m. st. Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadzący: Konrad Klimczak

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: (22) 194 84
info@ztm.waw.pl

Nakład: 5 324
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu.com/ztm.warszawa

Napisz do nas:
iZTM@ztm.waw.pl



DRODZY *CZYTELNICY*

Kolejny rok za nami, dlatego w pierwszym numerze iZTM prezentujemy bilans 2011 roku. Piszemy m.in. o zmianach komunikacyjnych wprowadzonych w Warszawie i gminach ościennych, budowie centralnego odcinka II linii metra i innych zrealizowanych inwestycjach, o największym ubiegłorocznym wyzwaniu, jakim było wprowadzenie nowej taryfy biletowej.

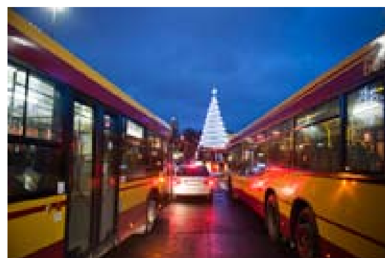
Podsumowujemy ubiegłoroczne zakupy nowoczesnego taboru i piszemy o tegorocznych planach inwestycyjnych.

Tradycyjnie, nie zabraknie aktualnych informacji. Przedstawiamy szczegółowy plan rozwiązań komunikacyjnych, które zostaną wprowadzone, po uruchomieniu mostu Marii Skłodowskiej-Curie oraz założenia zmian, które niebawem zaczną obowiązywać w Rembertowie.

Piszemy również o Wspólnym Bilecie i porozumieniu podpisanym pod koniec ubiegłego roku z władzami Otwocka i Sulejówka.

Jak zawsze, zapraszamy do zapoznania się z planami KMKM i wystawą w Parku Sztuki Młociny.

Poprzedni numer poświęciliśmy historii ZTM, który działa dla Państwa już 20 lat, dlatego przez cały, jubileuszowy, rok 2012, w specjalnej kolumnie „Z kart historii ZTM” będziemy prezentowali wspomnienia naszych pracowników.



fot. na okładce Mirosław Kaźmierczak

SZYBCIEJ I ŁATWIEJ KUPISZ BILET W SKM

Pasażerowie SKM od 1 stycznia 2012 roku mogą kupować bilety tylko w biletomatach. W każdym pociągu SKM są zainstalowane po dwa urządzenia, w których można kupić kilka rodzajów biletów.



Możliwość nabycia biletu w pojeździe przy wykorzystaniu mobilnego automatu biletowego jest dużym ułatwieniem i wygodą dla osób, które nie kupiły wcześniej biletu. Działające biletomaty są praktycznie niezawodne, a sporadyczne awarie są usuwane natychmiast, często na trasie. Działające biletomaty przyjmują tylko monety, ale za to oferują szerszą gamę biletów. Kierownicy pociągów sprzedawali do tej pory tylko bilety jednorazowe. Warto dodać, że we wszystkich najnowszych składach SKM, typu 27WE (jest ich obecnie 13) będą sukcesywnie instalowane kolejne biletomaty. Docelowo, w każdym pociągu będą trzy automaty, w których będzie można kupić bilet.

W pierwszym okresie wprowadzenia sprzedaży w pociągach wyłącznie w biletomatach, kierownicy pociągów będą pomagali pasażerom, zwłaszcza starszym, w skorzystaniu z tej formy kupna biletu. Jednocześnie, odciążenie kierowników pociągów od prowadzenia sprzedaży biletów, pozwoli im jeszcze lepiej wykonywać podstawowe obowiązki, m.in. dbać o bezpieczeństwo podróżnych.

Automaty biletowe, wyposażone w dotykowe wyświetlacze, są proste w obsłudze i można w nich kupić wszystkie bilety jednorazowe, czasowe: 20-, 40- i 60-minutowe oraz krótkookresowe: dobowe i 3-dniowe. Biletomaty przyjmują bilon i wydają resztę.

AUTOBUSY WRÓCIŁY NA TRAKTORZYSTÓW

28 grudnia 2011 roku na swoje trasy podstawowe, w rejonie wiaduktu w ciągu ulicy Traktorzystów nad ul. Cierlicką, wróciły autobusy linii 194, 394 i 716.
Zlikwidowano przystanki:

- URSUS-RATUSZ 53 – na ul. Szamoty, w kierunku ul. Świerszcza;
- URSUS-RATUSZ 54 – na ul. Szamoty, w kierunku ul. Posag 7 Panien;
- POSAG 7 PANIEN 53 – na ul. Posag 7 Panien, w kierunku ul. Gierdziejewskiego;
- POSAG 7 PANIEN 54 – na ul. Gierdziejewskiego, w kierunku ul. Posag 7 Panien;
- PKP URSUS 51 – na ul. Władysława Jagiełły, w kierunku ronda przy skrzyżowaniu ulic Jagiełły / Lalki / Balicka.

Przywrócono przystanek PKP URSUS 01 i 02. Dla linii 716 zmieniono charakter przystanków w zespole LALKI ze stałego na „na żądanie".

Nadal obowiązują objazdy dla linii 194 i 716, związane z remontem ul. Dźwigowej. Ponadto dla linii 194 obowiązuje dodatkowy objazd ul. Świerszcza związany z budową ul. Nowolazurowej.

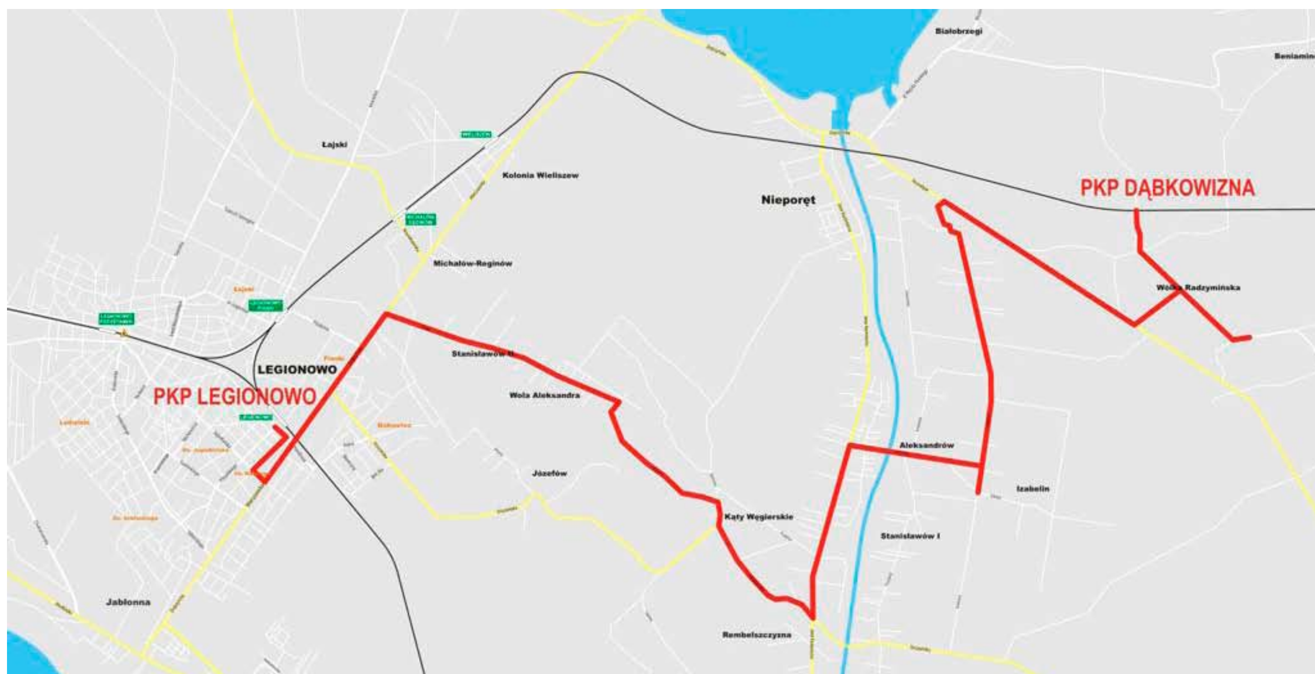
KOMUNIKACJA PODCZAS FERII

Od 16 do 27 stycznia, w okresie ferii zimowych w województwie mazowieckim, zostaną wprowadzone zmiany w komunikacji. Tramwaje linii **1, 9, 17, 23, 24, 26 i 33** pojadą według specjalnych rozkładów jazdy. Podczas ferii nie będzie jeździła linia autobusowa **304**, zostaną zawieszone kursy szkolne linii **725** i kursy oznaczone symbolem „f" linii **211**. Pociągi metra i SKM będą kursowały bez zmian.

LIKWIDACJA LINII 575, WYDŁUŻENIE 331

2 stycznia 2012 roku zlikwidowano linię 575, uruchomioną na czas polskiej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej. Bezpośrednie połączenie lotniska im. Fryderyka Chopina i biurowców zlokalizowanych przy zachodnim odcinku ul. Poleczki ze stacją metra WILANOWSKA zostało utrzymane dzięki wydłużeniu linii 331.
Linia **331** została skierowana na trasę wydłużoną: METRO WILANOWSKA – Puławska – Poleczki – Wyczółki – Łączyny – **Poleczki – Wirażowa – Narkiewicza – LOTNISKO CHOPINA**.

„eLki" W BABICACH I NIEPORĘCIE



2 stycznia ZTM uruchomił dwie nowe, lokalne linie dowozowe w powiecie warszawskim zachodnim (L-7) i legionowskim (L-8).

Linia dowozowa, oznaczona symbolem **L-7**, zapewni mieszkańcom gmin powiatu warszawskiego zachodniego dojazd do starostwa w Ożarowie Mazowieckim. Autobusy, obsługiwane przez firmę **PKS Grodzisk Mazowiecki** kursują co ok. 2 godziny, na trasie: **DZIEKANÓW LEŚNY** – Kiełpin Stary: *Warszawska* – Łomianki: Warszawska – Wiślana – Akacjowa – Partyzantów – Kampinoska – Laski: Trenów – Warszawa: Trenów – Estrady – Wólczyńska – Laski: 3 Maja – Izabelin: 3 Maja – Fedorowicza – Hornówek: Fedorowicza – Lipkowska – Lipków: Jakubowicza – Zielonki: Sportowa – Białej Góry – Warszawska – Stare Babice: Warszawska – Piłsudskiego – Rynek – Okulickiego – Nowe Babice: Ogrodnicza – Wieruchów: Świerkowa – Sochaczewska – Strzykuły: Sochaczewska – Strzykulska – Piotrówek Mały: Strzykulska - Ożarów Mazowiecki: Strzykulska – Poznańska – Konopnickiej – Kolejowa – Strażacka – Poznańska – Radziwiłłów – **STAROSTWO.**

Przystanek Starostwo 02 dla linii **L-7** funkcjonuje jako dla wsiadających. Jako krańcowe obowiązują przystanki: Starostwo 03 – dla wysiadających oraz Dziekanów Leśny 01.

Linia **L-8** usprawni dojazd mieszkańców gminy Nieporęt do linii S-9, z terenów dotychczas nieobjętych komunikacją. Autobusy, obsługiwane przez **Raf-Bus**, jeżdżą co ok. 2 godziny, następującą trasą: **PKP DĄBKOWIZNA** – Wólka Radzymińska: Szkolna – Nieporęt: Nowolipie – Małołęcka – Izabelin: Małołęcka – Graniczna – Stanisławów Pierwszy: Izabelińska – Jana Kazimierza – Rembelszczyzna: Strużańska – Kąty Węgierskie: Strużańska – Kościelna – Akacjowa – Wola Aleksandra: Wolska – Stanisławów Drugi: Wolska – Legionowo: Zegrzyńska – Jagiellońska – Słowackiego – Kościuszki – **PKP LEGIONOWO**.

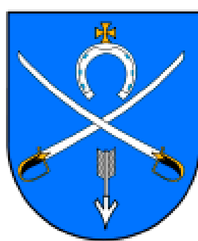
Do czasu wybudowania peronów przystankowych zawieszone zostaje funkcjonowanie przystanków Porannej Rosy 01 i 02. Uruchomiono przystanek PKP Dąbkowizna 01, funkcjonujący jako krańcowy.

W POJAZDACH OZNACZONYCH LITERĄ L SĄ HONOROWANE BILETY ZTM WAŻNE W DRUGIEJ STREFIE (DOBOWE, 3-DNIOWE, 30-DNIOWE, 90-DNIOWE I BILET SENIORA). DODATKOWO, W „eLkach" OBOWIĄZUJĄ BILETY PRZEWOŹNIKÓW, WEDŁUG CENNIKÓW OKREŚLONYCH PRZEZ GMINY:

- ***L-7** – BILET JEDNORAZOWY NORMALNY KOSZTUJE 2 ZŁ, MIESIĘCZNY NORMALNY – 60 ZŁ, A ULGOWE, ODPOWIEDNIO – 1 ZŁ I 30 ZŁ.*
- ***L-8** – BILET JEDNORAZOWY NORMALNY KOSZTUJE 3 ZŁ, MIESIĘCZNY NORMALNY – 90 ZŁ, NATOMIAST ULGOWE – 1,5 ZŁ I 45 ZŁ.*



Powiat Warszawski Zachodni



Stare Babice



Powiat Legionowski



Nieporęt

NOWA KULTURA MOBILNOŚCI



ZTM realizuje – w ramach unijnego programu Leonardo da Vinci – projekt „Nowa kultura mobilności w Warszawie". 12 pracowników będzie na stażach w Wiedniu i Turynie poznawać nowoczesne sposoby zarządzania komunikacją miejską.

Głównym celem projektu jest zdobycie wiedzy i umiejętności związanych z organizacją i funkcjonowaniem systemów transportu miejskiego. Obejmuje on m.in. efektywne zarządzanie komunikacją i jej wizerunkiem, wprowadzenie innowacyjnych technologii oraz edukowanie pasażerów. Rezultatem projektu będzie nabycie przez beneficjentów praktycznej wiedzy w zakresie nowoczesnych standardów zarządzania komunikacją miejską, znajomości języków obcych oraz możliwość nawiązania kontaktów z osobami zajmującymi się zarządzaniem komunikacją zbiorową w innych stolicach europejskich. Staż odbędzie się w pierwszym kwartale 2012 roku i będzie trwał cztery tygodnie dla każdego z uczestników.

Projekt „Nowa kultura mobilności w Warszawie" otrzymał dofinansowanie w wysokości 29.820 euro z funduszy unijnych w ramach programu Leonardo da Vinci. Przedsięwzięcie jest kontynuacją projektu „Nowa jakość usług – młodzi pracownicy motorem zmian w komunikacji miejskiej", zrealizowanego w 2009 roku przez ZTM, wspólnie z berlińskim partnerem BVG.

Tym razem staże odbędą się w austriackim przedsiębiorstwie komunikacyjnym Wiener Linien oraz włoskim AMMT. Argumentem przesądzającym o zaproszeniu partnerów do projektu było ich doświadczenie w organizacji imprez masowych – przed trzema laty w Wiedniu rozgrywane były mecze EURO 2008, a w 2006 roku Turyn był gospodarzem XX zimowych igrzysk olimpijskich. Włoski partner wypracował także efektywne rozwiązania zapewniające sprawną komunikację turystom i pielgrzymom odwiedzającym miasto w okresie, gdy wystawiany jest całun turyński.

POP-y INACZEJ W SOBOTY

Od 7 stycznia Punkty Obsługi Pasażerów ZTM: Młociny, Centrum oraz Ratusz Arsenał będą w soboty otwarte w innych godzinach.

POP na stacji metra Centrum w 2011 roku był w soboty czynny w godzinach od 10.00 do 17.00. Od 7 stycznia **będzie w soboty działał dłużej, bo od godz. 7.00 do godz. 19.00.**

Punkt na stacji Młociny w ubiegłym roku działał w soboty w godz.: 9.00 – 16.00. Od 7 stycznia będzie otwierany pół godziny później. O 30 min. później będzie też zamykany, czyli **będzie pracował w godz. 9.30 – 16.30.**

Sobotnie godziny otwarcia i zamknięcia **POP-u Ratusz Arsenał** również zostaną przesunięte o 30 min., ale w drugą stronę. Punkt będzie otwierany i zamykany wcześniej. **Będzie działał od 9.00 do 16.00** (w 2011 roku był otwarty w godz. 9.30-16.30).

WSPÓLNY BILET ZOSTANIE UTRZYMANY



MIESZKAŃCY PODWARSZAWSKICH MIEJSCOWOŚCI MOGĄ SPAĆ SPOKOJNIE. WSPÓLNY BILET ZOSTANIE UTRZYMANY!

„Dobrą nowinę" ogłosił 22 grudnia, na specjalnej konferencji prasowej, dyrektor ZTM Leszek Ruta. - ***Mieszkańcy podwarszawskich miejscowości mogą spać spokojnie*** **– powiedział. –** ***Wspólny Bilet zostanie utrzymany!***

Po czym, w świetle reflektorów, podpisał porozumienie z prezydentem Otwocka Zbigniewem Szczepaniakiem. Uciął tym samym wszelkie spekulacje odnośnie kursowania SKM do Józefowa i Otwocka. Na przełomie października i listopada ub. roku w mediach spekulowano, czy samorządowcom z powiatu otwockiego „uda się dogadać" z ZTM w sprawie dofinansowania linii S1.

– *Negocjacje były trudne, ale nie może być inaczej, gdy chodzi o pieniądze, i to pieniądze publiczne* – powiedział prezydent Otwocka. – *Dziękuję ZTM za otwarcie na propozycje i wyrozumiałość w czasie negocjacji. Podziękowania należą się również pozostałym gminom naszego powiatu i władzom powiatu za wsparcie.*

Dyrektor ZTM podpisał również uroczyście porozumienie z burmistrzem Sulejówka Arkadiuszem Śliwą. - *Nasi mieszkańcy bardzo chwalą sobie współpracę z ZTM, dlatego nie wyobrażają sobie, że mogliby nie korzystać z pociągów SKM czy podróżować pociągami KM w ramach Wspólnego Biletu* – powiedział.

Warto dodać, że to właśnie Sulejówek był pierwszą gminą podwarszawską, która została objęta Wspólnym Biletem ZTM-KM.

Nie ma zagrożenia dla funkcjonowania SKM i Wspólnego Biletu także w większości pozostałych gmin podwarszawskich, czyli w Ożarowie Mazowieckim, Jabłonnie, Legionowie, Wieliszewie, Piasecznie, Lesznowoli, Piastowie i Pruszkowie. Potwierdzili to na konferencji swoją obecnością przedstawiciele władz samorządowych z tych gmin. Byli na niej również przedstawiciele władz powiatu legionowskiego i otwockiego. Te powiaty, jako jedne z nielicznych, zdecydowały się na wsparcie finansowe swoich gmin w zakresie komunikacji kolejowej.

Istnieje duża szansa, że do grona tych powiatów dołączy również powiat wołomiński. Starosta Piotr Uściski chce, żeby to powiat, a nie poszczególne gminy były stroną w rozliczeniach dla Warszawy. Rozmowy w sprawie funkcjonowania Wspólnego Biletu na linii wołomińskiej będą kontynuowane.

WSPÓLNY BILET - MITY I FAKTY

ZASADY DOTYCZĄCE WSPÓLNEGO BILETU W AGLOMERACJI WARSZAWSKIEJ NIE ZMIENIŁY SIĘ OD POCZĄTKU JEGO FUNKCJONOWANIA, CZYLI OD POCZĄTKU 2009 ROKU.



Wspólny Bilet cieszy się dużym zainteresowaniem

STAWKI ZA POCIĄGOKILOMETR OBOWIĄZUJĄCE W POSZCZEGÓLNYCH LATACH:
2007 – 3,26 zł
2008 – 7,50 zł
2009 – 13,70 zł
2010 – 15,04 zł
2011 – 16,54 zł

Jak wyglądają zasady rozliczeń między ZTM a KM?
Podstawową jednostką rozliczeniową w transporcie jest wozokilometr (w przypadku przewozów kolejowych – pociągokilometr). Mówiąc najprościej – jest to cena jednego kilometra przejechanego przez pociąg. Stawka za pociągokilometr jest zapisana w umowie między ZTM a KM. Jej wysokość ustala przewoźnik na podstawie m.in. cen energii elektrycznej, cen dostępu do infrastruktury kolejowej a także procentowego udziału pasażerów podróżujących z biletami ZTM. Udział ten jest ustalany na podstawie badań regularnie wykonywanych wspólnie przez KM i ZTM.

Całkowity koszt, jaki ZTM ponosi z tytułu Wspólnego Biletu jest obliczany na podstawie rzeczywistej pracy przewozowej, czyli liczby wykonanych przez KM kilometrów pomnożonej przez stawkę za pociągokilometr.

Warto dodać, że wzrost kosztów Wspólnego Biletu wynika nie tylko ze zwiększenia stawki za pociągokilometr, ale również np. ze wzrostu pracy przewozowej, która z kolei jest konsekwencją zwiększenia liczby kursów pociągów KM.

Z czego wynika wysokość dopłat ze strony gmin?
Wysokość dopłat, zapisana w porozumieniach międzygminnych, jest procentowym udziałem gmin w kosztach Wspólnego Biletu na ich terenie. Przyjęte zostały zasady, że gminy znajdujące się w drugiej strefie biletowej powinny ponosić 40 proc. kosztów, a w pierwszej – 60 proc. W rzeczywistości jednak procentowy udział gmin w kosztach jest niższy. Wynika to m.in. ze „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne", która zakłada integrację różnych systemów transportu – w tym przypadku kolei z komunikacją miejską. ZTM bierze pod uwagę również uwarunkowania finansowe poszczególnych samorządów oraz kieruje się interesem społecznym. Pasażerom zależy bowiem na utrzymaniu Wspólnego Biletu.

Dlaczego wysokość dofinansowania ze strony gmin jest naliczana od pracy przewozowej, a nie według innych kryteriów, np. rzeczywistego wykorzystania linii przez pasażerów?
Już w 2004 roku, kiedy po raz pierwszy został nałożony obowiązek zawierania porozumień międzygminnych i ZTM negocjował z podwarszawskimi samorządami ich warunki – były rozważane różne warianty ustalania wysokości dofinansowania. Pod uwagę brano m.in. ustalanie dopłat na podstawie liczby mieszkańców czy wielkości budżetu. Ówczesne władze gmin podwarszawskich, po dogłębnej analizie wszystkich możliwości uznały, że najbardziej przejrzystym sposobem

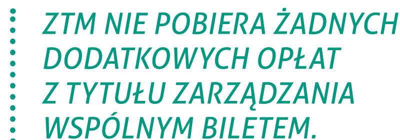
Zakres obowiązywania wspólnego biletu ZTM-KM-WKD
Stan na 12.12.2011

ztm
Koleje Mazowieckie
WKD

2 STREFA
1 STREFA

Nasielsk, Działdowo, Chotomów, Legionowo Przystanek, Legionowo, W-wa Choszczówka, W-wa Płudy, W-wa Żerań, W-wa Toruńska, W-wa Praga, W-wa ZOO, W-wa Gdańska, W-wa Koło, W-wa Kasprzaka, W-wa Wola, W-wa Centralna
Legionowo Piaski, Michałów Reginów, Wieliszew, Nieporęt, Dąbkowizna, Radzymin, Krusze, Łochów Małkinia, Tłuszcz, Jasienica Maz., Klembów, Dobczyn, Zagościniec, Wołomin Słoneczna, Wołomin, Kobyłka, Kobyłka Ossów, Zielonka, Ząbki, Zielonka Bankowa, W-wa Wileńska
Błonie, Sochaczew Łowicz Gł., Płochocin, Ożarów Mazowiecki, W-wa Gołąbki, W-wa Ursus Płn., W-wa Ursus, Piastów, Żyrardów Skierniewice, W-wa Włochy, Pruszków, Brwinów, Milanówek, Grodzisk Maz.
W-wa Wesoła, W-wa Wola Grzybowska, Sulejówek, Sulejówek Miłosna, Halinów, Mińsk Maz. Siedlce
W-wa Rembertów, W-wa Olszynka Grochowska, W-wa Gocławek, W-wa Wawer, W-wa Anin, W-wa Międzylesie, W-wa Radość, W-wa Miedzeszyn, W-wa Falenica, Michalin, Józefów, Świder, Otwock, Śródborów, Pogorzel Warszawska, Stara Wieś, Celestynów, Pilawa Dęblin
W-wa Stadion, W-wa Wschodnia, W-wa Powiśle, W-wa Śródmieście, W-wa Ochota, W-wa Zachodnia
W-wa Reduta Ordona, W-wa Aleje Jerozolimskie, W-wa Rakowiec, W-wa Żwirki i Wigury, W-wa Służewiec, W-wa Okęcie, W-wa Dawidy, W-wa Jeziorki, Nowa Iwiczna, Piaseczno, Zalesie Górne, Czachówek Płd. Warka Radom
W-wa Salomea, W-wa Raków, Opacz, WKD, Podkowa Leśna Milanówek, Grodzisk Maz., Michałowice, Reguły, Malichy, Tworki, Pruszków WKD, Komorów

odcinki na których ważne są wybrane bilety ZTM (strefa 1)
odcinki na których ważne są wybrane bilety ZTM (strefa 2)
pozostałe odcinki
kasy biletowe - kodowanie biletów na WKM
kasownik / aktywator



ZTM NIE POBIERA ŻADNYCH DODATKOWYCH OPŁAT Z TYTUŁU ZARZĄDZANIA WSPÓLNYM BILETEM.

będzie wyliczenie kosztów na podstawie pracy przewozowej. W 2007 roku, wraz z rozpoczęciem kolejnej kadencji samorządu, w wielu gminach zmieniły się władze. ZTM spotkał się więc z nowymi burmistrzami, wójtami i prezydentami, którzy zdecydowali, że najlepszym rozwiązaniem będzie pozostanie przy takim systemie rozliczeń.

Czy ZTM pobiera jakieś dodatkowe opłaty z tytułu zarządzania Wspólnym Biletem?

Nie pobiera! Przypominamy o tym wszystkim samorządom objętym Wspólnym Biletem w trakcie corocznych negocjacji związanych z przedłużaniem umów na kolejny rok. ZTM nie pobiera z tego tytułu żadnych opłat mimo, że sam ponosi koszty, jak np. koszty związane z kontrolą jakości usług świadczonych przez Koleje Mazowieckie.

Dlaczego ZTM nie ujawnia wysokości wpływów z biletów na terenie poszczególnych gmin i stopnia pokrycia tymi wpływami przewozów w ramach Wspólnego Biletu?

Wpływy z biletów w aglomeracji warszawskiej pokrywają obecnie niewiele powyżej 30 proc. nakładów na komunikację, które przekraczają 2 mld zł. Według planu na 2012 rok stopień pokrycia ma wynieść ok. 33 proc. Szczegółowe informacje bez problemu można znaleźć w budżecie m. st. Warszawy. Nie jest jednak możliwe wyliczenie, w jakim stopniu wpływy z biletów pokrywają przewozy w ramach Wspólnego Biletu na terenie konkretnej gminy. Taryfa biletowa ZTM opiera się bowiem w dużej mierze na biletach czasowych i długookresowych. Posiadacze np. biletów 30- lub 90-dniowych, ważnych w obu strefach, mogą poruszać się po całej aglomeracji. Mogą korzystać na jednym bilecie zarówno z pociągów z Otwocka do Warszawy, jak i z autobusów w Lesznowoli. Pasażer kupując taki bilet płaci za dostęp do całego systemu komunikacji organizowanej przez ZTM.

Dlaczego kwoty zawarte w projekcie budżetu Warszawy na 2012 rok są znacznie niższe niż kwoty, których oczekuje od samorządów ZTM?

Kwoty, jakie samorządy miałyby dopłacać do Wspólnego Biletu, wynika-



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA ZDECYDOWAŁ, ŻE PRZEWOŹNIKIEM KOLEJOWYM, OBSŁUGUJĄCYM LINIE KOLEJOWE ŁĄCZĄCE PODWARSZAWSKIE GMINY Z WARSZAWĄ SĄ KOLEJE MAZOWIECKIE.

ją z wysokości zatwierdzonej na 2012 rok stawki za pociągokilometr, jaką ZTM będzie płacił Kolejom Mazowieckim oraz wielkości pracy przewozowej. Zaś kwoty, które zostały umieszczone w projekcie budżetu Warszawy zostały obliczone na podstawie stanu z pierwszej połowy 2011 roku. Nie były jeszcze wówczas zatwierdzone aneksy do porozumień z poszczególnymi gminami.

Dlaczego wysokość dofinansowania ze strony samorządów podwarszawskich nie jest pomniejszona o wpływy z biletów ZTM, wpływy z biletów KM oraz o wysokość dotacji urzędu marszałkowskiego?
Jest pomniejszona! Strukturę podziału kosztów najłatwiej przedstawić na przykładzie niewielkiej kwoty – 100 zł. Połowę tej kwoty stanowią wpływy z biletów Kolei Mazowieckich i dotacje z urzędu marszałkowskiego. Czyli zostaje 50 zł. Z tych 50 zł 40 proc. (20 zł) jest pokrywane ze sprzedaży biletów ZTM. Kolejne 20 proc. (10 zł) to koszt, jaki ponosi Warszawa dopłacając do przejazdów pociągami KM swoim mieszkańcom, którzy poruszają się po drugiej strefie biletowej. Pozostałe 40 proc. (20 zł) to koszt gmin. To są wyliczenia dla gmin znajdujących się w drugiej strefie biletowej. W przypadku Ząbek, które są w pierwszej strefie ten podział wygląda nieco inaczej. Dopłaty z urzędu marszałkowskiego i wpływy z biletów KM nadal stanowią połowę kosztów. Druga połowa dzieli się następująco: 30 proc. (15 zł) – wpływy z biletów ZTM, 10 proc. (5 zł) – dotacja Warszawy dla swoich mieszkańców i 60 proc. (30 zł) – udział gminy znajdującej się w pierwszej strefie biletowej.

Dlaczego przewoźnik kolejowy nie jest wybrany w trybie przetargu?
Podstawowo organizacją przewozów kolejowych na terenie Mazowsza zajmuje się urząd marszałkowski. Samorząd województwa zdecydował, że przewoźnikiem kolejowym, obsługującym linie kolejowe łączące podwarszawskie gminy z Warszawą są Koleje Mazowieckie. ZTM wykupił zatem usługę Wspólnego Biletu właśnie u tego przewoźnika.

ZMIANY, ZMIANY, ZMIANY...

ZAPEWNIENIE SPRAWNEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W 2011 ROKU NIE BYŁO ŁATWYM ZADANIEM. W ZWIĄZKU Z BUDOWĄ CENTRALNEGO ODCINKA II LINII METRA NAJPIERW ZOSTAŁA ZAMKNIĘTA UL. ŚWIĘTOKRZYSKA, PÓŹNIEJ WPROWADZONO POWAŻNE ZMIANY NA PRADZE. PRAWDZIWYM WYZWANIEM BYŁY TAKŻE LICZNE REMONTY TOROWISK W WIELU DZIELNICACH.



ZTM dołożył jednak wszelkich starań, żeby uciążliwości dla pasażerów były jak najmniejsze - autobusy i tramwaje były kierowane na trasy objazdowe, uruchamiano linie zastępcze, a w niektórych sytuacjach dodatkowe przystanki. Mieszkańcy Warszawy mogli zawsze liczyć na wcześniejszą, pełną informację o planowanych zmianach, a w wyjątkowych sytuacjach – jak podczas Wszystkich Świętych i Święta Niepodległości – komunikaty o utrudnieniach można było śledzić na bieżąco na naszej stronie internetowej.

NOWE LINIE, NOWE TRASY

Najbardziej „rewolucyjne" ubiegłoroczne zmiany były związane z budową metra. Pierwsze z nich – po zamknięciu ul. Świętokrzyskiej – wprowadzono w połowie roku, pozostałe w rejonie pl. Wileńskiego, zaczęły obowiązywać od października. Trasy niektórych linii zostały skrócone, część linii zawieszono, kilka połączono z innymi. Trasa WZ i most Śląsko-Dąbrowski stały się komunikacyjnym korytarzem, a znaczna część pasażerów, na okres kilku najbliższych lat, musiała diametralnie zmienić swoje dotychczasowe komunikacyjne przyzwyczajenia.

Tradycyjnie, jak co roku, ZTM reagował również na postulaty mieszkańców i pasażerów – wprowadzając liczne korekty tras i uruchomiając dodatkowe połączenia w innych rejonach Warszawy.

Poprawiono komunikację na Mokotowie i w Wilanowie. Linia 301 została połączona z linią 141 łączącą Witolin z Okęciem (przez Dolny i Górny Mokotów) – kursującą często przez cały tydzień. Zwiększono częstotliwość i zmieniono trasę linii 107, którą można dojechać ze Śródmieście do Sielc. Stację Metro Wilanowska z pętlą Bokserska połączyła nowa linia 365, która zastąpiła linię 141 na południowym odcinku ul. Postępu. Z kolei linia 422 została skierowana do obsługi Miasteczka Wilanów i połączenia z ul. Sobieskiego oraz ze Śródmieściem, Wolą i Jelonkami.

Linia 800 umożliwiła wszystkim zainteresowanym historią dojazd do Muzeum – Miejsca Pamięci Palmiry, znajdującego się w Puszczy Kampinoskiej.

W związku z polską prezydencją w Radzie Unii Europejskiej na ulice wyjechała linia 575, która połączyła lotnisko Chopina z metrem. Na jej trasie uruchomiono kilka dodatkowych przystanków, spełniając tym samym postulaty pasażerów, dojeżdżających do biurowców przy ul. Poleczki. Po zakończeniu prezydencji linia 575 zakończyła kursowanie, a w zamian wydłużono trasę linii 331 do lotniska Chopina.

Na wniosek mieszkańców Ursusa robiących zakupy na targowisku przy ul. Gierdziejewskiego, w soboty zwiększono częstotliwość kursowania linii 177.



W UBIEGŁYM ROKU URUCHOMIONO 7 LOKALNYCH LINII DOWOZOWYCH, CZYLI „eLek".

W 2011 roku uruchamiano także linie weekendowe. Autobusy linii 444 w weekendy i święta zapewniły mieszkańcom i turystom sprawny dojazd do nowoczesnego Centrum Nauki „Kopernik" i warszawskiego ZOO. Do toru wyścigów konnych na Służewcu można było dojechać linią 300, a linia 439 poprawiła dojazd do Parku Kultury w Powsinie.

Na Boernerowo po okresie zawieszenia spowodowanym budową trasy S8 wróciła linia tramwajowa 20. Notabene – zadecydowali o tym pasażerowie w sondzie ZTM.

JESZCZE WIĘCEJ „eLek"

W ubiegłym roku ZTM kontynuował współpracę z gminami podwarszawskimi uruchamiając kolejne „eLki", czyli linie dowożące pasażerów do najbliższych stacji kolejowych i pętli autobusów podmiejskich.

Uruchomiono linię L17, która umożliwiła mieszkańcom (m.in. Zielonki Bankowej) przesiadkę do kolei i usprawniła dojazd do Warszawy (na Dworzec Wileński) oraz Kobyłki i Wołomina. Ułatwiła również przesiadkę do autobusów linii podmiejskich na przystanku Fabryczna w Markach.

Na trasę wyjechała linia L-6, pierwsza lokalna linia dowozowa na terenie powiatu warszawskiego zachodniego, łącząca rejony, które nie były dotychczas obsługiwane przez komunikację. Z kolei uruchomiona linia L11 umożliwiła mieszkańcom największych pruszkowskich osiedli – Staszica i Prusa dojazd do stacji kolejowej PKP Pruszków.

Trzy nowe linie dowozowe – L14, L15 i L16 powstały na terenie gminy Konstancin – Jeziorna. Uruchomiono również linię L18 w Starych Babicach.

Zmiany nie ominęły również linii podmiejskich – skorygowano ich trasy i rozkłady. Powstała nowa linia autobusowa 742, która połączyła Górę Kalwarię z Warszawą. Podjęto również decyzję o likwidacji linii 801, 809 i 815.

CO NAS CZEKA W 2012 ROKU?

Odpowiedź może być tylko jedna – kolejne zmiany. Pierwsze z nich zostaną wprowadzone już w drugiej połowie stycznia i będą dotyczyły m.in. Rembertowa. ZTM planuje m.in. połączenie dwóch linii przyspieszonych 415 i 515 w jedną linię zwykłą - 143, kursującą z częstotliwością co 10 minut oraz podział linii 168 na dwie linie – 168 (jeżdżącą z Witolina do pętli Rakowiecka – Sanktuarium) i 345 (kursującą z pętli Mokry Ług do Gocławia). Przewidywane jest wprowadzenie dalszych korekt w układzie linii autobusowych w stolicy.

Kolejne zmiany są związane z oddaniem do użytku mostu Marii Skłodowskiej-Curie. W tym przypadku projekt przygotowany przez ZTM przewiduje uruchomienie dwóch nowych linii – jednej zwykłej i jednej przyspieszonej oraz zmiany tras kilku linii dziennych i nocnych (projekt proponowanych zmian na str. 12).

W marcu można się natomiast spodziewać korekty w układzie linii tramwajowych.

Najpoważniejszy egzamin czeka ZTM w czerwcu – podczas EURO 2012. Według przyjętej koncepcji komunikację pomiędzy Stadionem Narodowym i Strefą Kibiców na pl. Defilad zapewnią odpowiednio wzmocnione linie dzienne i nocne oraz specjalne linie, które połączą je z czasowymi parkingami Parkuj i Jedź dla kibiców, którzy przyjadą na mecz do stolicy.

Kibiców przewiezie przede wszystkim kolej oraz linia tramwajowa kursująca dwukierunkowo na moście Poniatowskiego. Na stadion dojadą również autobusy – będą jednak wracały na lewy brzeg inną trasą, ponieważ północna jezdnia Al. Jerozolimskich, od ul. Marszałkowskiej do ronda Waszyngtona, przed i po meczu zostanie przeznaczona wyłącznie dla pieszych.

CZTERY LINIE NA NOWYM MOŚCIE

PRZYGOTOWANY PRZEZ ZTM PROJEKT ZWIĄZANY Z PLANOWANYM OTWARCIEM DROGOWEJ CZĘŚCI MOSTU IM. MARII SKŁODOWSKIEJ-CURIE ZAKŁADA ZMIANY W UKŁADZIE KOMUNIKACYJNYM TARCHOMINA I NOWODWORÓW. PRZEPROWADZONE ANALIZY WYKAZAŁY, ŻE NA PRZEJEŹDZIE MOSTEM ZYSKAJĄ – JEŚLI CHODZI O CZAS PODRÓŻY – MIESZKAŃCY TYCH OSIEDLI, NATOMIAST MOŻE ON NIE BYĆ AŻ TAK ATRAKCYJNY DLA MIESZKAŃCÓW POZOSTAŁYCH CZĘŚCI DZIELNICY. BOWIEM NA CIĄGU ULICY MODLIŃSKIEJ WYDZIELONY JEST PAS DLA AUTOBUSÓW. ZMIANY W UKŁADZIE SĄ MINIMALNE, PONIEWAŻ NIE SPOSÓB DOKŁADNIE OKREŚLIĆ, W JAKI SPOSÓB ROZŁOŻY SIĘ RUCH POJAZDÓW INDYWIDUALNYCH PO OTWARCIU PRZEPRAWY. ZTM NIE WYKLUCZA DODATKOWYCH KOREKT I BĘDZIE ZBIERAŁ WSZELKIE OPINIE I WNIOSKI OD PASAŻERÓW.



SZCZEGÓŁY PROJEKTU

- Uruchomienie linii zwykłej **101** na trasie: **NOWODWORY – Światowida – Myśliborska – most Skłodowskiej-Curie – Trasa Mostu Północnego – METRO MŁOCINY.** Autobusy będą jeździły co ok. 4 minuty w godzinach szczytu, a poza szczytem i w dni wolne co ok. 10 minut. Linia zapewni obsługę całego pasma tarchomińsko-nowodworskiego przez cały tydzień (analogicznie, jak obecnie linia 508) w relacji do i od stacji metra. Na lewym brzegu Wisły autobusy zatrzymają się na przystankach: PROZY – co umożliwi przesiadki do linii 114 w kierunku Młocin i UKSW oraz linii Ł w kierunku Łomianek; ZAJEZDNIA ŻOLIBORZ - przesiadki do linii tramwajowej 17, kursującej ulicą Marymoncką i METRO MŁOCINY, gdzie będzie można się przesiąść do linii autobusowych i tramwajowych, kursujących w kierunku Bemowa i Woli.

- Uruchomienie linii przyspieszonej **404** na trasie: **NOWODWORY – Światowida – Myśliborska – most Skłodowskiej-Curie – Trasa Mostu Północnego – METRO MŁOCINY.** Na trasie będą obowiązywały przystanki: NOWODWORY, STEFANIKA, MEHOFFERA, TARCHOMIN, METRO MŁOCINY. Autobusy będą jeździły co ok. 4 minuty w godzinach szczytu porannego. Linia 404 wzmocni znacząco linię 101 w porannym szczycie, a dzięki ograniczonej liczbie przystanków zapewni szybki dojazd do metra pasażerom z centralnej i północnej części Tarchomina oraz Nowodworów (podobną funkcję pełni obecnie linia E-8). Linia będzie obsługiwała wyłącznie pasażerów jadących do węzła komunikacyjnego MŁOCINY.

- Skrócenie trasy linii **503** do odcinka Ursynów - centrum miasta i zastąpienie jej na północnym odcinku linią 510.

- Zmiana trasy linii **508:** METRO MARYMONT – Włościańska – al. Armii Krajowej – most Grota-Roweckiego – Modlińska – Światowida – **Myśliborska – most Skłodowskiej-Curie – Trasa Mostu Północnego – METRO MŁOCINY.** Autobusy zatrzymają się na przystankach: METRO MARYMONT, PARK KASKADA, OS.POTOK, KONWALIOWA, PŁOCHOCIŃSKA, EKSPRESOWA, BIAŁOŁĘKA-RATUSZ, MYŚLIBORSKA, PORAJÓW, ŚWIDERSKA, METRO MŁOCINY. Linia będzie kursowała co ok. 8 minut w godzinach szczytu i co ok. 20 minut poza szczytem i w dni wolne. Linia 508 połączy południowy Tarchomin (razem z linią 101) oraz osiedla po-

Otwarcie Mostu im. Marii Skłodowskiej-Curie



Nowe połączenia autobusowe

NOWE LINIE AUTOBUSOWE
NEW BUS ROUTES

101 **NOWODWORY** ◄► Światowida ◄► Myśliborska ◄► Most Skłodowskiej-Curie ◄► Trasa Mostu Północnego ◄► **METRO MŁOCINY**

404 **NOWODWORY** ◄► Światowida ◄► Myśliborska ◄► Most Skłodowskiej-Curie ◄► Trasa Mostu Północnego ◄► **METRO MŁOCINY**

LINIE O ZMIENIONEJ TRASIE
CHANGED BUS ROUTES

508 **METRO MARYMONT** ◄► Włościańska ◄► al. Armii Krajowej ◄► Most Grota-Roweckiego ◄► Modlińska ◄► Światowida ◄► Myśliborska ◄► Most Skłodowskiej-Curie ◄► **METRO MŁOCINY**

Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie

PRZEZ MOST IM. MARII SKŁODOWSKIEJ-CURIE POJADĄ CZTERY LINIE AUTOBUSOWE: 101, 404, 508 I N01.

łożone przy białołęckim ratuszu ze stacją metra MŁOCINY i dodatkowo z Żoliborzem i Marymontem przez most Grota-Roweckiego. Ponadto wraz z linią 511 zapewni obsługę południowego ciągu ulicy Modlińskiej ze stacją metra MARYMONT.

- Zmiana trasy linii **510** i jej połączenie z linią 503: NOWODWORY – Światowida – Świętosławskiego – Świderska – Porajów – Myśliborska – Światowida – Modlińska – most Grota-Roweckiego – Słowackiego – Metro Marymont – **Słowackiego – plac Wilsona – Mickiewicza – Andersa – Muranowska – Bonifraterska – Miodowa – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat – Al. Jerozolimskie – Dworzec Centralny – EMILII PLATER.** Na trasie będą obowiązywały przystanki: NOWODWORY, STEFANIKA, MEHOFFERA, (PANCERA), TARCHOMIN, PICASSA, PORAJÓW, MYŚLIBORSKA, BIAŁOŁĘKA-RATUSZ, EKSPRESOWA, PŁOCHOCIŃSKA, KONWALIOWA, OS. POTOK, METRO MARYMONT, PL. WILSONA, DW. GDAŃSKI, MURANOWSKA, PL.KRASIŃSKICH, PL.ZAMKOWY, UNIWERSYTET, ORDYNACKA, FOKSAL, CENTRUM, DW. CENTRALNY, EMILII PLATER. Autobusy będą jeździły co ok. 12 minut w godzinach szczytu, co ok. 15 minut poza szczytem i co ok. 20 minut w dni wolne. Linia 510 zapewni bezpośrednie połączenie zachodniej Białołęki z Dworcem Centralnym i Traktem Królewskim (połączenie obecnie realizuje linia 503). Nie będzie zależna od utrudnień w ruchu, występujących w rejonie Mokotowa i Ursynowa, gdzie pasażerów znacznie szybciej dowozi metro. Dojazd do Jana Pawła II będzie możliwy po przesiadce do linii tramwajowej 17 na przystanku ZAJEZDNIA ŻOLIBORZ lub METRO MARYMONT.

- Pozostawienie linii **511** na dotychczasowej trasie. Przeprowadzone analizy wykazały, że skierowanie linii 511 przez most Skłodowskiej-Curie wydłużyłoby czas podróży. Autobusy będą jeździły co ok. 8 minut w godzinach szczytu, a poza szczytem i w dni wolne co ok. 20 minut. Pasażerowie z osiedli Dąbrówka Wiślana, którzy będą chcieli dojechać do węzła MŁOCINY mogą skorzystać z linii 211 i dojechać do pętli NOWODWORY (gdzie mogą się przesiąść do autobusów linii 101 i 404) lub linii 511 do przystanku BIAŁOŁĘKA-RATUSZ – gdzie będzie można przesiąść się do linii 508.

- Wydłużenie trasy linii **N01**: **TARCHOMIN – Światowida – Myśliborska – most Skłodowskiej-Curie – Trasa Mostu Północnego – Metro Młociny** – (dalej po dotychczasowej trasie) – **METRO URSYNÓW.** Całotygodniowa linia N01 zapewni połączenie z węzłem przesiadkowym Młociny oraz północno-zachodnimi i zachodnimi dzielnicami Warszawy.

- Zmiana trasy linii **N13**, **N63**: DW CENTRALNY **– al. Jana Pawła II – ks. Popiełuszki – Marymoncka – al. Armii Krajowej – most Grota-Roweckiego** – Modlińska – (dalej dotychczasowymi trasami) – NOWODWORY / LEGIONOWO. Zmiana tras linii N13 i N63 skróci czas przejazdu pomiędzy centrum Warszawy a Nowodworami, a linie zastąpią N53 na odcinku Metro Marymont – Nowodwory. Połączenie Pragi z Nowodworami zapewnia linia **N03.**

- Likwidacja linii **E-4**, **E-8** i **N53**. Trasy pozostałych linii pozostaną bez zmian.

Z NOWĄ TARYFĄ, BILETAMI I LOGO

ROZWÓJ I DYNAMICZNE ZMIANY. TAKI BYŁ 2011 ROK W STOŁECZNEJ KOMUNIKACJI. ZMIENIŁA SIĘ TARYFA, A DO OBIEGU TRAFIŁY NOWE BILETY, Z UNOWOCZEŚNIONYM LOGO ZTM. ZWIĘKSZYŁA SIĘ LICZBA BILETOMATÓW STACJONARNYCH I MOBILNYCH. W STOLICY POJAWIŁY SIĘ NOWE PUNKTY OBSŁUGI PASAŻERÓW ORAZ KOLEJNI OPERATORZY, OFERUJĄCY MOŻLIWOŚCI ZAKUPU BILETÓW PRZEZ TELEFON KOMÓRKOWY.

Najtrudniejszym wyzwaniem przed jakim stanął ZTM była konieczność wprowadzenia w życie nowej taryfy biletowej.

Akcja związana z jej zmianą była skomplikowana – należało z dużym wyprzedzeniem poinformować pasażerów o planowanych zmianach, zapoznać ich z nowymi cenami i wzorami. A wreszcie przekonać do tego, że kierunek obrany przez ZTM – budowa metra i inne zaplanowane inwestycje, rozbudowa systemu parkingów P+R, unowocześnianie taboru i podnoszenie standardów, a wreszcie niekorzystny bilans pomiędzy wpływami z biletów a wydatkami miasta ponoszonymi na transport publiczny – wymaga podwyżek cen biletów. W ten sposób „złagodzono" reakcje społeczne, zwykle nieprzychylne w takich sytuacjach.



Taryfa zaczęła obowiązywać 16 sierpnia 2011 roku – zmieniły się ceny wszystkich biletów oprócz Biletu Seniora, a z taryfy wycofano najmniej popularne rodzaje biletów: 30-dniowe na jedną linię, 7- i 14-dniowe, 90-minutowe oraz jednorazowe międzyszczytowe. Wprowadzono nowe wzory biletów. Białe kartoniki z kolorowymi kwadracikami, zostały zastąpione „wyrazistą" kolorystyką, przyporządkowaną do rodzaju biletu (czerwony – jednorazowy ważny tylko w I strefie, zielony – 20-minutowy, błękitny – dobowy) pozwalającą na szybkie odróżnienie biletu normalnego od ulgowego. Na biletach umieszczono informacje w języku angielskim.

W ubiegłym roku pojawiło się nowe logo ZTM – prostsze pod względem kształtu i grafiki. Początkowo wzbudziło kontrowersje, ale ostatecznie zostało zaakceptowane i wyparło, po 20 latach, lekko pochylony w prawo czworokąt z czerwonymi literami „Z" i „M" oraz żółtą literą „T".

JESZCZE WIĘCEJ MOŻLIWOŚCI

Zakup biletu w Warszawie w 2011 roku stał się jeszcze prostszy. Można to zrobić o każdej porze dnia i nocy.



> *BILETY MOŻNA KUPIĆ W 1477 PUNKTACH SPRZEDAŻY, 282 BILETOMATACH W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ I W 271 BILETOMATACH STACJONARNYCH.*

Zarówno „mobilnie", za pomocą Internetu i telefonów komórkowych, jak i w sposób tradycyjny – w biletomatach, znajdujących się w pojazdach i zamontowanych na ważnych przystankach, węzłach przesiadkowych oraz na stacjach metra. Do dyspozycji pasażerów niemal przez cały tydzień są także POP-y. Bilety można kupić również w 1477 innych punktach na terenie aglomeracji (kioskach, salonikach, w placówkach Poczty Polskiej itd.).

Automaty biletowe, które jeszcze rok temu były nowinką, obecnie są już powszechne. Można je zobaczyć w nowoczesnych autobusach, tramwajach i pociągach SKM. Urządzenia wyposażone w dotykowe wyświetlacze są proste w obsłudze i można w nich kupić wszystkie bilety kartonikowe – jednorazowe, czasowe oraz krótkookresowe. Co ważne, urządzenia przyjmują bilon i wydają resztę.

Ogółem w tramwajach SWING, pociągach SKM oraz w autobusach MZA i Mobilisu działają już 282 automaty.

Znacznie, gdyż do 271 wzrosła liczba biletomatów stacjonarnych. W Warszawie znajdują się na stacjach metra, dworcach i stacjach kolejowych, głównych węzłach przesiadkowych i na skrzyżowaniach. Najwięcej urządzeń zamontowano w Śródmieściu (66), na Mokotowie (37) i Ursynowie (33). 22 biletomaty ustawiono na Bielanach i Pradze Południe.

Urządzenia są już dostępne na stacjach kolejowych w gminach podwarszawskich, co znacznie ułatwiło pasażerom z tych miejscowości zakup biletów – m.in. w Legionowie, Otwocku, Piastowie, Pruszkowie, Piastowie, Sulejówku, Piasecznie i Michałowicach.

Coraz większym zainteresowaniem cieszą się także e-bilety, m.in. poprzez wprowadzenie kolejnego, już trzeciego operatora, czyli moBILET-u. Za pomocą telefonu komórkowego można zapłacić za przejazd wszystkimi środkami stołecznej komunikacji miejskiej, a dodatkowo takie bilety są ważne w pociągach Kolei Mazowieckich oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej (od dobowego wzwyż). I to niezależnie od pory dnia i miejsca, w którym się aktualnie znajdujemy. Pasażerowie cenią sobie wygodę tego rozwiązania – w 2011 roku za pomocą tego kanału dystrybucji sprzedano ogółem 360 tys. biletów.

Bilet ZTM można też kupić nie wychodząc z domu, przez Internet za pomocą specjalnej witryny internetowej ztm.waw.pl/ewkm, korzystając z tzw. szybkich przelewów lub płatności kartą płatniczą. Można je kodować w 50 specjalnych urządzeniach zwanych „kodomatami", zainstalowanych na każdej stacji metra (na bocznej ścianie automatów biletowych) oraz w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM. Należy jednak pamiętać o aktywacji biletu przed pierwszym przejazdem – w bramce metra lub kasowniku. W 2011 roku przez Internet sprzedano prawie 6,5 tysięcy biletów długookresowych. Największym zainteresowaniem cieszyły się bilety 30- i 90-dniowe ważne w 1 strefie biletowej.

W ubiegłym roku na komunikacyjnej mapie stolicy pojawiły się dwa nowe, dodatkowe Punkty Obsługi pasażerów ZTM. Jeden z nich został oddany do użytku na parterze siedziby ZTM przy ul. Żelaznej 61. W nowym POP-ie działa sześć stanowisk obsługi klientów, a dwa „okienka" dostosowano do obsługi osób niepełnosprawnych. Pasażerowie mogą skorzystać w nim ze wszystkich usług, a punkt jest czynny w dni powszednie. Od lipca formalności związane z zakupem biletów, odwołaniami i skargami można załatwić również w POP-ie na Dworcu Gdańskim. Znajdują się tam dwa stanowiska.

W tym roku ZTM planuje uruchomienie dwóch kolejnych placówek – przy stacjach metra Centrum i Służew.



BUDOWY I REMONTY

NAJWIĘKSZĄ INWESTYCJĄ REALIZOWANĄ OD UBIEGŁEGO ROKU W STOLICY BYŁA BUDOWA CENTRALNEGO ODCINKA II LINII METRA. KONTYNUOWANO PRACE ZWIĄZANE Z PRZEBUDOWĄ I REMONTAMI PĘTLI AUTOBUSOWYCH, ZAKOŃCZONO BUDOWĘ PARKINGU PRZY AL. KRAKOWSKIEJ ORAZ WYREMONTOWANO KILKA ZATOK I PRZYSTANKÓW AUTOBUSOWYCH.

ZTM ROZBUDOWAŁ SYSTEM PARKINGOWY P+R O 815 MIEJSC DLA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I 244 STANOWISKA DLA ROWERÓW.

Rok rozpoczął się od złożenia wniosku na budowę kolejnych stacji metra. Dwa miesiące później na placu Defilad stanął pawilon – centrum informacji o budowie II nitki metra. W czerwcu zamknięto ul. Świętokrzyską i ul. Sokola, a w październiku budowa wkroczyła na Pragę.

ZTM rozbudowywał system parkingów P+R. Do użytku oddano obiekt przy al. Krakowskiej na 415 miejsc dla samochodów osobowych i 100 miejsc dla rowerów.

Zakończono również budowę parkingu w Wawrze przy ulicy Widocznej, w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej „PKP Wawer", na 135 miejsc postojowych dla samochodów i 144 dla rowerów. Obiekt zostanie niebawem oddany do użytku.

Oprócz tego ZTM prowadził także działania niestandardowe – m.in. uruchomił tymczasowy parking przesiadkowy P+R na 265 miejsc, na dolnym poziomie (-1) Centrum Handlowego Wileńska, a pod koniec roku podpisał umowę na dzierżawę kolejnego obiektu - parkingu Multikina przy al. KEN 60. W tym przypadku parking przesiadkowy na 265 miejsc, zostanie uruchomiony na poziomach od 1 do 6 (poziomy -1 i 0 pozostaną do dyspozycji klientów kina). Obiekt będzie monitorowany i objęty stałym nadzorem przez pracowników ochrony. W soboty, niedziele oraz święta parking będzie ogólnodostępny.

W 2011 roku poznaliśmy również laureatów konkursu na projekt koncepcyjny systemowo-modułowego miejskiego parkingu rowerowego. Parkingi dla rowerów, według wybranych koncepcji, uzupełnią istniejący system P+R i będą powstawały w pobliżu węzłów przesiadkowych i przystanków. Zainteresowanie

W 2012 ROKU ROZPOCZNĄ SIĘ PRACE PRZY BUDOWIE OBIEKTU W REMBERTOWIE (NA 295 MIEJSC) I ZAKOŃCZY BUDOWA PIĘCIOPOZIOMOWEGO PARKINGU P+R URSUS -NIEDŹWIADEK (NA 348 MIEJSC POSTOJOWYCH).

konkursem było bardzo duże. Do ZTM nadesłano ponad 60 projektów, a pierwsze miejsce przypadło Małgorzacie Biernackiej i Marcinowi Klichowi.

W lutym ubiegłego roku zostało otwarte przejście tunelem łączącym Dworzec Gdański ze stacją metra i Żoliborzem.

Rozpoczęły się również prace związane z budową pętli autobusowej przy Dworcu Wschodnim. Będą z niej korzystały autobusy komunikacji miejskiej, prywatnej i międzymiastowej. Pętla powstanie po południowej stronie torów kolejowych, w rejonie ulic Lubelskiej, Skaryszewskiej i Bliskiej. Znajdą się na niej wygodne, zadaszone perony oraz budynek spedycji z pomieszczeniami socjalno-technicznymi, w którym będą m.in. kasy biletowe. Pętla zostanie przystosowana dla osób niepełnosprawnych, a przy pawilonie zostaną zamontowane stojaki rowerowe.



Zarząd Transportu Miejskiego kontynuował remonty pętli autobusowych, których stan techniczny pozostawiał wiele do życzenia. Gruntowną metamorfozę przeszły trzy obiekty: Marysin, Bokserska i Nowe Bemowo. W ramach modernizacji wymieniano nawierzchnię jezdni na miejscach postojowych autobusów oraz chodniki i krawężniki na peronach dla pasażerów. W latach 2007-2010 wyremontowano 18 pętli (m.in. Ostrobramska, Szczęśliwice i Stare Bemowo).

Przebudowano zatoki i przystanki autobusowe przy ul. Lewantów, al. Zjednoczenia, ul. Rudnickiego i ul. św. Wincentego. Opracowano również koncepcję remontów kolejnych przystanków, m.in. przy ul. Płochocińskiej, Płaskowickiej oraz Górczewskiej.

PLANY INWESTYCYJNE ZTM NA ROK 2012

W tym roku będą kontynuowane prace związane z budową centralnego odcinka II linii metra i rozpocznie się drążenie podziemnych tuneli.

Będą remontowane kolejne pętle autobusowe – prawdopodobnie Targówek, Witolin, Dw. Zachodni, Zacisze i częściowo Os.Górczewska. ZTM, w ramach porozumienia z Zarządem Dróg Miejskich, planuje (ostateczny zakres prac będzie zależał od środków finansowych przyznanych na ten cel) budowę lub przebudowę przystanków autobusowych przy ul. Płochocińskiej, Kąty Grodziskie, Płaskowickiej, Keniga, Podleśnej, Strażackiej, Kondratowicza, Świderskiej, Chodeckiej, Łabiszyńskiej, Kasprzaka, Grochowskiej, Wólczyńskiej, Szosowej, Połczyńskiej, Roetgena, Potrzebnej, Szczęśliwickiej, Ostrobramskiej, Fieldorfa, Czerniakowskiej, Jagiellońskiej, Przyczółkowej, Augustówka i Łodygowej oraz al. Zjednoczenia.

Rozbudowywany będzie również system P+R. Powstanie m.in. projekt parkingu P+R w Wesołej przy ul. Bartosza Głowackiego. Obiekt pomieści ok. 250 samochodów. Znajdzie się tam również 7 miejsc dla osób niepełnosprawnych i 150 dla rowerów.

W 2012 roku rozpoczną się prace przy budowie obiektu w Rembertowie (na 295 miejsc) i zakończy budowa pięciopoziomowego parkingu P+R Ursus-Niedźwiadek (na 348 miejsc postojowych).

NOWOCZESNY I EKOLOGICZNY

2011 ROK STAŁ POD ZNAKIEM ZAKUPÓW I MODERNIZACJI TABORU. PODPISANO UMOWY M.IN. NA DOSTAWĘ 168 NOWYCH AUTOBUSÓW DLA MZA, 35 NOWOCZESNYCH, JEDNOPRZESTRZENNYCH POCIĄGÓW METRA DLA METRA WARSZAWSKIEGO I LEASING 6 NOWOCZESNYCH SKŁADÓW DLA SZYBKIEJ KOLEI MIEJSKIEJ.



Dzięki dostawom, wszystkie wozy kursujące po stolicy w dni świąteczne, mają już niską podłogę. W dni robocze (od 10 stycznia ubiegłego roku) wozy niskopodłogowe stanowią ponad 80 proc. autobusów wyjeżdżających na ulice Warszawy. A do końca tego roku ten współczynnik powinien wzrosnąć do 90 proc.

Ogółem w 2011 roku do stolicy trafiło:



13 składów typu ELF (27 WE) dla Szybkiej Kolei Miejskiej
„Elf" zapewnia pasażerom komfort i bezpieczeństwo. Wsiadanie i wysiadanie z niego ułatwia podłoga dostosowana do wysokości peronów oraz dwanaście par drzwi. Wszystkie nowe składy są wyposażone w klimatyzację i monitoring, obejmujący całość wnętrza wagonu. Zostały dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i przewozu rowerów. Układ siedzeń jest podobny do tego z metra (wzdłuż ścian, frontem do środka wagonu), brak przegród pomiędzy członami oraz większa długość (107 metrów), umożliwia przewiezienie do 900 osób jednocześnie.

53 tramwaje 120Na – Swing do Tramwajów Warszawskich
Swing jest wyposażony w klimatyzację, monitoring wizyjny, nowoczesne wyświetlacze LCD z informacją pasażerską oraz automat do sprzedaży biletów. Każdy zabiera 201 pasażerów. Niskopodłogowy Swing jest niezwykle bezpieczny – zastosowano w nim specjalną strefę zgniotu (absorbery pochłaniające energię podczas zderzenia), która chroni motorniczego i pasażerów, a także zabezpiecza sam pojazd przed większymi zniszczeniami.

158 autobusów (w tym 36 szt. – Solaris U12, 20 szt. – Solbus SM12, 100 szt. – Solaris U18, 2 szt. Solaris U18 hybrid) dla Miejskich Zakładów Autobusowych
Wszystkie nowe autobusy są wyposażone w nowoczesne systemy poprawiające komfort i bezpieczeństwo podróżnych: klimatyzację, zestaw monitorów LCD, system monitoringu wewnętrznego, przyciski z napisami alfabetem Braille'a, system gaszenia komory silnika. W pojazdach hybrydowych zastosowanie dodatkowego napędu elektrycznego pozwoli na zmniejszenie spalania paliwa o ponad 20 procent, w znaczący sposób spadnie też emisja spalin.

40 autobusów Solaris U18 dla Mobilisu
Fabrycznie nowe, przegubowe Solarisy są niskopodłogowe i klimatyzowane. Wyposażono je w biletomaty i system liczenia pasażerów.

ŁAGODNE PRZEJŚCIE

WSPOMNIENIA LESŁAWA DEJNKA, KONTROLERA RUCHU Z DZIAŁU NADZORU PRZEWOZÓW ZTM





Pracę w ZTM rozpocząłem 2 listopada 1992 roku, ale nie był to początek mojego zatrudnienia w warszawskiej komunikacji, gdyż do tego czasu przepracowałem ponad 5 lat w Miejskich Zakładach Komunikacyjnych. Od początku zatrudnienia w MZK, aż do chwili obecnej, moim podstawowym zadaniem było badanie potrzeb przewozowych, a zwłaszcza potoków pasażerskich.

Dlatego pierwsze miesiące pracy w ZTM nie wiązały się z niczym nowym. Ten sam zakres obowiązków, ci sami współpracownicy i przełożeni. Badania prowadziłem na dotychczas używanych formularzach, zaś biuro mieściło się nadal w tym samym gmachu przy ul. Senatorskiej 37. Krótko mówiąc, Dział Studiów i Techniki Ruchu został wyłączony ze struktur MZK i przeniesiony do ZTM.

Stopniowo przychodziły zmiany. Został wydłużony czas pracy w terenie – początkowo pomiar trwał 3 do 4,5 godziny. Zwiększył się tez znacznie zakres zadań – w pierwszym okresie praca polegała prawie wyłącznie na badaniu potoków pasażerskich w porannym szczycie przewozowym na wyznaczonym przystanku. Inne zlecenia otrzymywaliśmy tylko wyjątkowo.

Z upływem miesięcy i lat nasze badania stały się bardziej różnorodne i szczegółowe, dzięki czemu ZTM mógł dokładniej poznać potrzeby przewozowe pasażerów i podejmować decyzje, które ułatwiały przemieszczanie się mieszkańcom Warszawy i aglomeracji. Jako przykłady nowych zadań mogę podać:

- *prowadzenie pomiarów przez cały dzień, a nie tylko w porannym szczycie,*
- *pomiary wykorzystania konkretnych przystanków,*

W CIĄGU MINIONYCH 20 LAT ZAUWAŻAM NIEWĄTPLIWIE BARDZO DUŻĄ POPRAWĘ FUNKCJONOWANIA KOMUNIKACJI W WARSZAWIE. ZWIĘKSZYŁA SIĘ CZĘSTOTLIWOŚĆ KURSOWANIA POJAZDÓW, DUŻĄ CZĘŚĆ TABORU WYMIENIONO NA NOWOCZEŚNIEJSZY I WYGODNIEJSZY, POPRAWIŁA SIĘ PUNKTUALNOŚĆ, TABOR JEST LEPIEJ WYKORZYSTYWANY.

– badanie kierunków przemieszczania się wysiadających i wsiadających pasażerów,
– pomiary wykonywane w pojazdach komunikacji miejskiej,
– pomiary potoków pasażerskich w pociągach na terenie aglomeracji warszawskiej,
– czynności związane z kontrolą jakości usług świadczonych przez przewoźników,
– inne specyficzne zlecenia zależne od zaistniałych potrzeb.

Zmianie uległo też podejście pracowników do wykonywanych zadań. Początkowo pomiarami zajmowała się grupa licząca kilkadziesiąt osób, z których duża część była zatrudniona w niepełnym wymiarze godzin. Niestety, nie wszyscy wykonywali swoje obowiązki dokładnie i rzetelnie. Kolejne reorganizacje doprowadziły do zmniejszenia liczby pracowników i pozostały tylko osoby, które najlepiej wykonywały swoje zadania.



Jeśli chodzi o wyzwania związane z pracą, musze koniecznie wspomnieć o wyjątkowej specyfice stanowiska – miejscem wykonywania pomiarów był i jest najczęściej przystanek – a więc miejsce bez zaplecza socjalnego, prace wykonuje się nieraz w trudnych warunkach atmosferycznych, będąc narażonym na hałas, spaliny samochodowe i inne niekorzystne czynniki, a czasami również na zaczepki osób postronnych.

Ponieważ mam świadomość, że od dokładności i rzetelności, z jaką wykonuje swoje zadania zależy funkcjonowanie komunikacji miejskiej, od samego początku starałem się wypełniać swoje obowiązki jak najlepiej. Dlatego największym wyzwaniem było dla mnie wydłużenie czasu pracy pomiaru – musiałem dołożyć starań, by nie odbiło się to na jakości, co jest szczególnie trudne podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych, zwłaszcza w okresie zimowym.

W ciągu minionych 20 lat zauważam niewątpliwie bardzo dużą poprawę funkcjonowania komunikacji w Warszawie. Zwiększyła się częstotliwość kursowania pojazdów, dużą część taboru wymieniono na nowocześniejszy i wygodniejszy, poprawiła się punktualność, tabor jest lepiej wykorzystywany, pojemność pojazdów jest dostosowana do potrzeb, pasażer ma znacznie lepszy dostęp do informacji, poprawiła się kultura pracowników komunikacji miejskiej, istniejącą sieć kolejową wykorzystano do przejazdów w mieście i aglomeracji poprzez uruchomienie SKM i wprowadzenie Wspólnego Biletu. Za bardzo ważny uważam fakt, że zachowano i odbudowano pewną ilość historycznych pojazdów, które wycofano z eksploatacji.

A jeśli chodzi o reformy, które należy kontynuować to chciałbym wymienić:
– rozbudowę sieci metra,
– rozbudowę linii tramwajowych,
– modernizację taboru tramwajowego i wprowadzenie układu 2+1, co zwiększyłoby komfort przejazdu,
– dalsza rozbudowę sieci SKM – istniejąca sieć stwarza jeszcze wiele możliwości,
– przywrócenie trakcji trolejbusowej,
– utworzenie muzeum komunikacji miejskiej – tak by zgromadzony w różnych zajezdniach historyczny tabor był udostępniany mieszkańcom i turystom, a zwłaszcza miłośnikom komunikacji miejskiej.

fot. KMKM



JAKI BĘDZIE 2012 ROK?

DLA JEDNYCH 2012 ROK OZNACZA KONIEC ŚWIATA, DLA INNYCH TO PRZEDE WSZYSTKIM ROK MISTRZOSTW EURO. DLA KLUBU MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ (KMKM) 2012 ROK BĘDZIE KOLEJNYM, JUŻ 32. ROKIEM WYTĘŻONEJ PRACY.

Członkowie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie będą widoczni od początku roku. 8 stycznia, wspólnie z Zarządem Transportu Miejskiego oraz stołecznymi przewoźnikami, Stowarzyszenie zagra w XX finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Tego dnia na stołeczne tory i ulice wyjadą „serduszkowce", czyli specjalne autobusy i tramwaje. Szczegółowe informacje można znaleźć na stronie internetowej www.kmkm.waw.pl/wosp. Klub rokrocznie bije swoje rekordy w zbieraniu coraz większej sumy dla ratowania najmłodszych. W ubiegłym roku zebrano **13 655, 82 zł!**

Miłośnicy komunikacji miejskiej planują wydanie „Przewodnika po warszawskiej komunikacji miejskiej". Przewodnik w formie elektronicznej, w łatwy i prosty sposób wytłumaczy, jak najwygodniej poruszać się po stolicy, gdzie kupić bilet i w jaki sposób go skasować.

Klubowicze nie zrezygnują ze sztandarowych imprez, takich jak: Zlot Ogórków oraz Warszawska Noc Muzeów. Szczególnie wyczekiwane jest pierwsze przedsięwzięcie, ponieważ podczas Zlotu najprawdopodobniej odbędzie się prezentacja i przejazd odremontowanym autobusem marki Chausson. Warto wspomnieć, że od maja zeszłego roku KMKM remontuje pojazd, który był niemal identyczny jak te, które jeździły po stolicy tuż po wojnie. Postęp prac można śledzić na bieżąco na stronie www.ratujemy-chaussona.pl.

Ubiegły rok, oprócz remontu autobusu Chausson, zaowocował także sprowadzeniem do Warszawy Ikarusa



fot. KMKM

405, który ze względu na swoje małe gabaryty zwany jest pieszczotliwie „knypkiem" oraz Ikarusa-Zemuna. Członkowie stowarzyszenia będą remontowali te pojazdy.

Klub czuwa nie tylko nad autobusami, ale także historycznymi tramwajami. W związku z dostawą Swingów, wkrótce zabytkowymi pojazdami zostanie kilka „parówek", tramwajów typu 13N. Niedługo znikną ze stołecznych torowisk i pojawiać się będą sporadycznie na okazjonalnych liniach.

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej będzie także kontynuował współpracę z Zarządem Transportu Miejskiego w Warszawie przy uruchamianiu specjalnych linii tramwajowych, m.in. z okazji Wielkanocy, Mikołajek czy Bożego Narodzenia.

Miłośnicy komunikacji miejskiej stawiają sobie również nowe wyzwania. Planowana jest kolejna odsłona wystawy zabytkowych pojazdów na międzynarodowych targach transportu zbiorowego TRANSEXPO w Kielcach. Pierwsza taka wystawa przyciągnęła ponad 7 tys. gości. Historyczne pojazdy będą wystawiane na krajowych i międzynarodowych imprezach.

Kontynuowane mają być tzw. spotkania tematyczne, podczas których zapraszani przez Klub goście przedstawią zasady funkcjonowania komunikacji, np. priorytety dla tramwajów czy historię i rozwój sieci EKD/WKD.

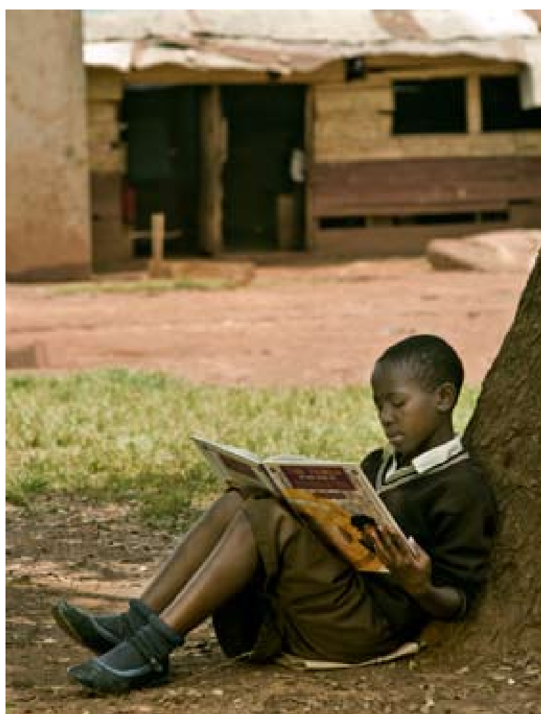
To nie wszystkie przedsięwzięcia, jakie zamierza podjąć Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie w 2012 roku. Wszelkie informacje o działalności klubu publikowane są na stronie internetowej www.kmkm.waw.pl.


fot. KMKM

DLACZEGO
WARTO POMAGAĆ...

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE ORAZ FUNDACJA EKONOMICZNA POLSKA - AFRYKA WSCHODNIA PRZYGOTOWALI WYSTAWĘ „BO LICZY SIĘ CZŁOWIEK".





Autorzy wystawy, Gonia i Robert Zduńczyk, z Fundacji Ekonomicznej Polska-Afryka Wschodnia, przygotowali ją w ramach programu polskiej współpracy rozwojowej Ministerstwa Spraw Zagranicznych RP w 2011 roku. Ma ułatwić odpowiedź na pytanie, czy i jak pomagać w Afryce w odpowiedzialny sposób.

Wystawa przedstawia sześć historii ludzi i projektów, zrealizowanych przez Fundację w ramach programu Polska Pomoc w latach 2008-2011. Nie są to historie spektakularnych sukcesów, ale historie ludzi zmieniających na lepsze życie swoje i innych wokół siebie. To lepsze życie czasem oznacza możliwość uprawiania ryżu, pieczenia chleba, szycia mundurków szkolnych. Czasem jest to możliwość pisania o ludziach, którym się udało. A czasem możliwość realizacji wizji założenia „mobilnej biblioteki" lub uniwersytetu w slumsach.

Wspólne dla wszystkich historii są pasja i determinacja tych osób.

Dlaczego mamy pomagać Afryce? Według autorów Afrykę z wielu powodów można nazwać kontynentem XXI wieku. A jej młodzi mieszkańcy, w erze łatwego dostępu do informacji, upomną się o swoje miejsce w świecie.

Do 31 stycznia 2012 roku ekspozycja będzie prezentowana w Parku Sztuki na węźle komunikacyjnym Młociny. Serdecznie zapraszamy.



@
iztm
miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego